

# **Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques**

## **1. Appréciations générales**

**Avez-vous des remarques d'ordre général sur le projet mis en consultation, qui ne relèvent pas des questions ci-après ?**

En sus de l'introduction d'une nouvelle redevance / impôt pour les véhicules électriques, le projet a également pour but d'adapter dans une large mesure la Constitution fédérale. Concrètement, les recettes nettes de l'impôt sur les véhicules automobiles ne seront à l'avenir affectées au FORTA qu'à hauteur de 50 pour cent au minimum (contre 100 pour cent aujourd'hui). Cette adaptation intervient dans le cadre du programme d'allègement budgétaire visant à assainir structurellement les déficits des finances fédérales, de sorte qu'une partie de l'impôt sur les véhicules automobiles sera désormais directement versée au budget général de la Confédération. La modification proposée n'a aucun lien quant au fond avec l'introduction d'une redevance / d'un impôt pour les véhicules électriques et ne se justifie donc pas dans le cadre de ce projet. Une mesure de politique financière d'une telle portée aurait dû être traitée dans le contexte du paquet d'allègement budgétaire 2027. Selon le budget de la Confédération pour l'année 2025, le produit net de l'impôt sur les véhicules automobiles s'élève à environ 588 millions de francs par an, ce qui correspond à près d'un cinquième de l'ensemble des apports au FORTA. La réduction prévue de l'affectation liée de l'impôt sur les véhicules automobiles affaiblirait considérablement le financement du FORTA et mettrait ainsi en danger la garantie à long terme de l'infrastructure des transports. Cela crée une incertitude sur l'alimentation de ce fond et péjore potentiellement le financement des infrastructures.

Quelle que soit la variante choisie, le nouveau système de perception doit être fiable, simple, efficace et peu coûteux, tant du point de vue des autorités d'exécution que des contribuables. En outre, le système de perception doit être inviolable, afin que le paiement correct de la taxe / de l'impôt puisse être garanti sans mesures de contrôle et d'application coûteuses. Il convient également de viser une mise en œuvre aussi neutre que possible sur le plan technologique, afin que les développements futurs, qui ne sont pas encore prévisibles aujourd'hui, puissent être pris en compte ultérieurement. En outre, les principes de la protection des données (à savoir « Privacy by Design » et « Privacy by Default ») doivent être respectés lors de la perception de la taxe.

Les tables de taxation devraient être évolutives en fonction de l'évolution de la transition vers l'électromobilité dans le but de favoriser ladite transition.

Enfin, dans les deux variantes, il est à relever que les évolutions prévues ne transposent pas dans le nouveau droit la situation jusqu'ici acquise de la réduction des droits sur les carburants à la faveur des prestations effectuées pour du transport de voyageurs sous concessions fédérales (transport régional de voyageur et transport local).

Au vu des investissements considérables consentis par les pouvoirs publics afin de décarboner la flotte de bus des transports publics, il apparaît nécessaire de soulager les financeurs publics des prestations des TP en ancrant dans la loi une exception de la taxe (kilométrique ou kilowatts) en faveur de ce secteur d'activités lourdement indemnisé par les pouvoirs publics.

**1.1 Approuvez-vous le principe de l'introduction d'une redevance ou d'un impôt pour les véhicules électriques ?**

OUI

Le Canton de Vaud partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel, compte tenu de la baisse des recettes provenant des impôts sur les huiles minérales, des mesures ciblées sont nécessaires pour garantir le financement durable du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et du financement spécial du trafic routier (FSTR). La Confédération et les cantons ont besoin des moyens nécessaires pour l'exploitation, l'entretien et l'extension de l'infrastructure routière ainsi que pour le financement des projets du programme de trafic d'agglomération. Dans ce contexte, les véhicules électriques devraient également participer au financement du trafic routier à l'avenir.

L'introduction d'une redevance ou d'un impôt doit cependant être progressive pour ne pas freiner le développement de l'électromobilité.

**1.2 Préférez-vous la variante « prestation kilométrique » à la variante « courant de recharge » ?**

NON

Un consensus dans l'adoption de la variante « courant de recharge » à terme, avec la variante "prestation kilométrique" comme solution transitoire pourrait être accepté, sous réserve d'accompagner avec vigilance leur mise en œuvre pour ne pas compromettre la transition énergétique recherchée.

**1.3 Préférez-vous la variante « courant de recharge » à la variante « prestation kilométrique » ?**

OUI

Un consensus dans l'adoption de la variante « courant de recharge » à terme, avec la variante "prestation kilométrique" comme solution transitoire pourrait être accepté, sous réserve d'accompagner avec vigilance leur mise en œuvre pour ne pas compromettre la transition énergétique recherchée.

**1.4 Approuvez-vous le principe d'équivalence pour la fixation du montant de la redevance ou de l'impôt, autrement dit l'objectif d'une égalité de traitement des différents moyens de propulsion (essence et diesel / électrique) (ch. 2.1.3.1 et 6.1.3.1 du rapport explicatif) ?**

OUI si sa mise en œuvre ne freine pas la transition vers l'électromobilité.

En effet, le montant de la redevance ou de l'impôt sur les véhicules électriques devrait être inférieur à celle sur les huiles minérales à son début dans le but de ne pas freiner le déploiement de la mobilité électrique, laquelle fait partie intégrante des politiques climatiques cantonales et fédérale. Nous préconisons d'introduire une fiscalité sur la mobilité électrique plus modérée au départ, puis d'augmenter progressivement le taux de la redevance kilométrique ou de l'impôt sur le courant de recharge en fonction de la pénétration du marché des véhicules électriques et des objectifs climatiques fédéraux.

Par ailleurs, la suppression de l'exemption actuelle de l'aviation de l'impôt sur les huiles minérale devrait être prévu simultanément à l'introduction d'une redevance ou d'un impôt pour les véhicules électriques.

Aujourd'hui, la redistribution de l'impôt sur les huiles minérales ne sert pas qu'à l'entretien basique des routes. En effet, une part significative des recettes de cet impôt est versées dans les caisses de la Confédération. Sur la part affectée à des tâches en rapport avec le trafic routier ou aérien, une partie de la taxe sert à remédier à des impacts négatifs causés par les voitures à moteur thermique (par exemple, lutte contre le bruit, adaptation des infrastructures au changement climatique, etc.). Selon le principe du pollueur-payeur, nous estimons normal qu'un utilisateur de véhicule thermique soit d'avantage mis à contribution qu'un utilisateur de véhicule électrique, vu que les impacts des véhicules thermiques sur le climat et la pollution sont significativement plus élevés que leurs équivalents électriques. En outre, nous ne partageons pas l'optimisme du rapport explicatif lorsqu'il indique que « l'introduction d'une redevance sur les véhicules électriques en 2030 n'influencera pas essentiellement la décision d'achat pour ou contre les véhicules électriques » (4.5). Au contraire, nous sommes d'avis qu'il faut garder des mesures incitatives afin d'encourager le passage à l'électromobilité.

Nous voudrions également signaler qu'il est primordial de laisser un délai suffisant avant l'entrée en vigueur d'une modification d'impôt (que ce soit une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales ou un nouvel impôt pour les véhicules électriques) pour que les utilisateurs puissent s'y préparer. Une communication en amont sera donc nécessaire. La volonté n'est pas de tout réformer mais de trouver un modèle de taxation pour les véhicules électriques.

**1.5 Au lieu des deux variantes proposées (« prestation kilométrique » et « courant de recharge »), préféreriez-vous une redevance forfaitaire pour tous les véhicules électriques ?**

NON.

Une telle approche serait inéquitable et peu incitative.

**1.6 Acceptez-vous qu'une redevance ou un impôt sur les véhicules électriques soit perçu(e) à partir de 2030, comme le prévoit le projet de loi ?**

OUI si les conditions sont adaptées afin de ne pas freiner la transition énergétique et ne pas mettre en péril les objectifs climatiques que la Suisse s'est fixés.

La date d'introduction devrait être fixée de manière dynamique et dépendre de trois conditions essentielles : une pénétration suffisamment élevée du marché par les véhicules électriques ; une parité des coûts entre les véhicules électriques et les véhicules à combustion ; l'atteinte d'un certain seuil pour les réductions des émissions dans le secteur des transports. Ce n'est que lorsque ces conditions seront remplies qu'une taxe pourra être introduite sans freiner la transition énergétique. A défaut, une taxation trop précoce serait contre-productive en matière d'atteinte des objectifs climatiques.

Il faut que la taxe sur les huiles minérales soit augmentée à l'horizon 2030, tandis que l'introduction de la redevance sur la prestation kilométrique ou l'impôt sur le courant de recharge doivent être initialement moins élevés que prévu par le projet de loi.

**1.7 Approuvez-vous la proposition d'adaptation de la Constitution afin que les recettes provenant de la redevance ou de l'impôt sur les véhicules électriques soient utilisées de la même manière que les recettes des taxes sur les huiles minérales (ch. 3.1 et 7.1) ?**

OUI si cela ne s'accompagne pas d'une réduction de l'affectation de l'impôt sur les automobiles au FORTA (cf. art 86 al 2 let. b du projet de loi) et si la cohérence budgétaire et la lisibilité politique du financement de la mobilité sont garanties.

## **2. Variante « prestation kilométrique » (loi fédérale concernant une redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques, LTVEL)**

**Avez-vous des remarques d'ordre général sur la variante « prestation kilométrique », qui ne relèvent pas des questions ci-après ?**

### **2.1 Pensez-vous que la variante « prestation kilométrique » est globalement réalisable ?**

OUI s'il est tenu compte dans sa mise en œuvre de différents défis :

- Augmentation de la charge de travail des administrations
- Adoption de mécanismes de taxation garantissant une équité des contribuables
- La gestion problématique des données personnelles
- Le caractère arbitraires des forfaits pour les kilomètres à l'étranger

### **2.2 Approuvez-vous la différenciation tarifaire selon les genres de véhicules (ch. 2.1.3.1 du rapport explicatif / art. 8, al. 2, et annexe 2, ch. 1, LTVEL) ?**

OUI, avec des points d'attention spécifiques en termes d'exonération.

Ainsi, une différenciation tarifaire selon le genre de véhicule est nécessaire. Toutefois, les véhicules ultralégers, en premier lieu les cyclomoteurs (dont les VAE 45), ne devraient pas être soumis à cette taxe, d'une part pour encourager tous les modes légers à assistance électrique (y compris à 4 roues a priori), d'autre part pour alléger la charge administrative.

### **2.3 Approuvez-vous le modèle de tarif différencié selon le poids total autorisé du véhicule (ch. 2.1.3.1 du rapport explicatif / annexe 2, ch. 1, LTVEL) ?**

OUI, s'il est tenu compte du poids à vide au lieu du poids total autorisé.

### **2.4 Acceptez-vous que les véhicules hybrides rechargeables soient soumis à une redevance correspondant à 50 % du tarif applicable aux véhicules propulsés par une batterie électrique (ch. 2.1.3.2 du rapport explicatif / annexe 2, ch. 1.2, LTVEL) ?**

NON.

### **2.5 Approuvez-vous l'introduction d'une redevance forfaitaire pour les catégories de redevance « motocycles » et « cyclomoteurs » (ch. 2.1.3.5-6 du rapport explicatif / art. 9 et annexe 2, ch. 2.1, LTVEL) ?**

NON.

Par ailleurs, les vélos électriques 45 km/h devront être exemptés de ladite redevance.

### **2.6 Acceptez-vous que les véhicules électriques étrangers soient eux aussi soumis à la redevance (ch. 2.1.4 du rapport explicatif / art. 7 LTVEL) ?**

OUI.

**2.7 Approuvez-vous la possibilité donnée aux détenteurs de véhicules immatriculés à l'étranger et classés dans la catégorie de redevance « voitures de tourisme » ou « véhicules utilitaires légers » de choisir entre une redevance forfaitaire et une redevance liée à la prestation kilométrique (ch. 2.1.4, 2.1.6.8 du rapport explicatif / art. 9, al. 2, LTVEL) ?**

OUI, mais la mise en œuvre semble complexe.

**2.8 Approuvez-vous l'exonération de la redevance pour les véhicules non routiers ? (ch. 2.1.2 du rapport explicatif / art. 5, al. 1, let. a, LTVEL) ?**

OUI.

**2.9 Approuvez-vous une adaptation des tarifs de la redevance, afin que la taxe sur la valeur ajoutée qui est prélevée aujourd'hui sur les taxes sur les huiles minérales soit également prise en considération (ch. 2.1.5) ?**

SANS AVIS.

**2.10 Approuvez-vous la possibilité donnée aux personnes assujetties à la redevance de choisir entre une déclaration individuelle et le recours à un prestataire autorisé (ch. 2.1.6.3, let. a, du rapport explicatif / art. 13, al. 1 et 4, LTVEL) ?**

OUI sur le principe, cela nous semble adéquat.

Toutefois, la déclaration individuelle pourrait être compliquée à mettre en place et à vérifier.

Nous souhaiterions cependant proposer une solution additionnelle, pour les personnes qui font occasionnellement un voyage à l'étranger (ex. 1500km, soit environ 80.- CHF de redevance). Dans de telles situations, il devrait être possible d'annoncer ceci sur la déclaration individuelle, sans devoir passer par le recours à un prestataire autorisé. Si nécessaire et en cas de soupçon d'abus, des contrôles pourraient être effectués. Un maximum d'un ou deux trajets par an pourraient être acceptés dans cette solution. En cas de voyages fréquents à l'étranger, le recours à un prestataire devrait être la norme.

**2.11 Approuvez-vous la solution proposée pour la mise en œuvre de la perception par l'intermédiaire d'un prestataire autorisé (ch. 2.1.6.3, let. a, du rapport explicatif / art. 13, al. 1, let. a, LTVEL) ?**

OUI, mais le statut de ces prestataires, leur assujettissement à la LPD et la répartition des compétences doivent être clarifiés. Par ailleurs, cette solution pourrait être difficile à accepter par les détenteurs-trices pour des raisons de protection des données.

**2.12 Approuvez-vous la solution proposée pour la mise en œuvre de la perception au moyen de la déclaration individuelle (ch. 2.1.6.3, let. a, du rapport explicatif / art. 13, al. 1, let. b, LTVEL) ?**

OUI, si une alternative à la solution numérique demeure et si les modalités de complétion de la déclaration restent aisément compréhensibles pour les contribuables.

Nous relevons également que cela peut être compliqué à mettre en place et que le suivi pourrait être important pour les personnes qui oublieraient d'effectuer cette déclaration, volontairement ou non.

**2.13 Préférez-vous que pour les véhicules suisses des catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers », seule la perception de la redevance au moyen de la déclaration individuelle soit prévue, même si cela impliquerait de comptabiliser également les kilomètres parcourus à l'étranger ?**

Non, les personnes assujetties devraient pouvoir choisir le moyen de détermination qui leur convient.

### **3. Variante « courant de recharge » (loi fédérale concernant un impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques, LIVEI)**

**Avez-vous des remarques d'ordre général sur la variante « courant de recharge », qui ne relèvent pas des questions ci-après ?**

**3.1 Pensez-vous que la variante « courant de recharge est globalement réalisable » ?**

OUI.

La variante « Impôt sur le courant de recharge des véhicules électriques » paraît plus égalitaire et plus cohérente dès lors qu'elle repose sur un système identique à l'actuelle redevance sur les huiles minérales pour les véhicules thermiques. Elle sera donc mieux acceptée par les détenteurs de véhicules en reposant sur la consommation. Elle répond également au principe du pollueur-payeur car celui qui utilise beaucoup son véhicule utilisera plus de courant pour le recharger et payera donc plus.

Elle présente cependant plusieurs inconvénients : elle est complexe à mettre en oeuvre (mise à niveau des technologies, des équipements et des processus), complexe à contrôler et il sera complexe de garantir sa mise en oeuvre de manière écoresponsable. C'est pourquoi, elle ne pourra pas être mise en oeuvre immédiatement, mais après une période transitoire.

**3.2 Approuvez-vous la proposition d'une solution transitoire à partir de 2030 jusqu'à l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge en 2035 (ch. 6.4 du rapport explicatif / art. 37 LIVEI) ?**

OUI.

**3.3 Approuvez-vous l'application d'un impôt forfaitaire à titre de solution transitoire pour la période allant de 2030 à 2034 (ch. 6.1.3.4 et 6.4 du rapport explicatif / art. 37 LIVEI) ?**

NON.

**3.4 Acceptez-vous que les véhicules étrangers ne soient pas soumis à l'impôt forfaitaire durant la période transitoire allant de 2030 à 2034 (ch. 6.1.3.4) ?**

OUI.

**3.5 Acceptez-vous que les véhicules utilitaires lourds (poids total supérieur à 3,5 t) ne soient pas assujettis à l'impôt durant la phase transitoire allant de 2030 à 2034 (ch. 6.1.3.4 et ch. 6.4 du rapport explicatif / art. 37 LIVEI) ?**

OUI.

**3.6 Approuvez-vous la proposition d'un impôt général forfaitaire pour les « petits véhicules » (ch. 6.1.2 du rapport explicatif / art. 5 LIVEI) ?**

NON.

**3.7 Approuvez-vous l'interdiction de recharge au moyen d'équipements non enregistrés, par ex. des prises électriques domestiques ou industrielles (ch. 6.2.4.2 du rapport explicatif / art. 18 LIVEI) ?**

NON.

Une telle interdiction est disproportionnée, vu le caractère peu probable d'une majorité de personnes de recharger leur véhicule avec une prise électrique domestique ou industrielle. Elle est aussi contraire à la liberté individuelle.

**3.8 Approuvez-vous la renonciation à un système de contrôle visant à éviter le contournement de l'impôt via des équipements de recharge non enregistrés (ch. 6.2.4.7) ?**

NON.